@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

9 (115)
wrzesień
2017



KOLEJ GRODZISKA WCZORAJ I DZIŚ

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy,

Remont linii kolejowej nr 447, czyli tzw. linii grodziskiej, to jedno z najważniejszych wydarzeń związanych z komunikacją miejską w aglomeracji warszawskiej w najbliższych miesiącach. Linia, chociaż liczy sobie niespełna 30 km długości, pełni niezwykle ważne zadanie, bo jeżdżą po niej pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich, które codziennie dowożą do pracy w stolicy tysiące ludzi. Remont to doskonała okazja, żeby przybliżyć wszystkim zainteresowanym charakterystykę tej linii.

Warto również pamiętać, że ten odcinek torów jest bardzo ważny z punktu widzenia historii kolei w Polsce. To fragment tzw. Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, czyli pierwszej linii kolejowej w dawnym Królestwie Kongresowym, zbudowany w połowie XIX wieku. Powstawał z problemami, nie obyło się bez skandali. W najnowszym numerze przypominamy historię tej wiekopomnej inwestycji, która na zawsze zmieniła polski krajobraz.

Kolej to bardzo ważny element transportu w aglomeracji warszawskiej, ale pewnie niewiele osób wie, na jakich zasadach funkcjonuje. Jaki jest podział zadań między pociągami SKM oraz KM, kto ma pierwszeństwo przy ustalaniu rozkładu jazdy i dlaczego czasami pociągi do Skierniewic mogą ruszać z Rembertowa zamiast z Warszawy Wschodniej?

Przedstawiamy również zawód maszynisty, który na co dzień jeździ pociągami SKM i naszym Czytelnikom opowiada, na co trzeba uważać w tej pracy, od czego zaczyna się służbę, jak trafia się do tego zawodu?

Zachęcamy do lektury

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Skład: Maciej Beister

Nakład: 10 755

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Modernizacja linii grodziskiej. Zmiany w komunikacji

Modernizacja linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Maz. weszła w zasadniczą fazę. Od 3 września wstrzymany został ruch pociągów i została uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa. W tym czasie przebudowane zostaną przystanki, tory, sieć trakcyjna, urządzenia sterowania ruchem oraz przejścia podziemne.

Prace na linii kolejowej nr 447 prowadzone są zgodnie z harmonogramem. Wykonawca kończy zadania przy przejściach podziemnych i szykuje sprzęt oraz materiały do kolejnej fazy. Od 3 września prowadzi intensywne prace na całkowicie wyłączonej z ruchu linii.

W pierwszej kolejności rozebrane zostaną przejścia podziemne pod torami podmiejskimi na wszystkich stacjach i przystankach. Następnie roboty skupią się na demontażu peronów, a później zdejmowane będą stare tory. Specjalistycznym sprzętem usuwana będzie sieć trakcyjna. Opracowana jest logistyka sprawnego wywozu starych materiałów z placów budów i dostarczania nowych. Równocześnie wykonawca będzie przygotowywał nowe ułożenie sieci kanalizacyjnej, telekomunikacyjnej i energetycznej – czyli usuwał tzw. kolizje.

Na przełomie roku rozpocznie się budowa nowych obiektów na przystankach i stacjach. Kolejno montowane będą nowe tory i sieć trakcyjna. Powstanie nowy przystanek w Parzniewie. Łącznie przebudowanych będzie 6 przystanków i stacja Pruszków. Modernizacja obejmie 22 km dwutorowej linii kolejowej.

Zastępcza komunikacja autobusowa, została przygotowana przez zespół ekspertów złożony z przedstawicieli Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, Kolei Mazowieckich oraz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Ustalenia zespołu były na bieżąco konsultowane z samorządami lokalnymi.

Uruchomione od 3 września połączenia autobusowe zapewniają optymalne warunki przejazdu między miastami leżącymi na trasie z Grodziska Maz. do Warszawy. Stanowią przy tym uzupełnienie oferty przewozowej w ruchu lokalnym. Trasy autobusów zostały tak opracowane, aby mogły zaoferować możliwie największą dostępność do linii komunikacji zastępczej. Część przystanków będzie „na żądanie”.

W ramach zastępczej oferty uruchomione zostały następujące linie autobusowe:

linia ZP (Warszawa – Pruszków – Warszawa) uruchamiana przez ZTM

- kursy w dni robocze w ścisłym szczycie co 5 minut, poza szczytem 15 minut, w soboty – co 10 minut, a w niedziele co 15 minut;
- linia przyspieszona dedykowana obsłudze Pruszkowa;
- 12-metrowe autobusy (PKS Grodzisk Maz. – operator wyłoniony w przetargu).

linia 717 uruchamiana przez ZTM

- kursy w dni robocze w szczycie co 7,5 minuty, poza szczytem – co 15 minut, w dni wolne od pracy – co 15 minut;
- redukcja liczby przystanków na terenie Warszawy w celu przyspieszenia czasu przejazdu w relacji Piastów – Dw. Zachodni (w celu dojazdu do omijanych przystanków możliwe będą przesiadki na inne linie);
- 12-metrowe autobusy (PKS Grodzisk Maz. – operator wyłoniony w przetargu).



Pozostałe linie ZTM (od 3 i 4 września):

- linia 517; podwojenie częstotliwości (w szczycie przewozowym co 5 minut), dodatkowe kursy – na trasie skróconej do Placu Trzech Krzyży;
- linia 127; podwojenie częstotliwości w szczycie przewozowym (kursy co 7,5 minuty), dodatkowe kursy – na trasie skróconej do Emilii Plater / Centrum; w dni wolne od pracy częstotliwość 15-minutowa;
- linia 178; zwiększenie częstotliwości w szczycie przewozowym (ze Skoroszy co 7,5 minuty), dodatkowe kursy do Ronda Daszyńskiego;
- linia 191; obsługa autobusami przegubowymi;
- linia 716; obsługa autobusami przegubowymi;
- linia 177; zwiększenie częstotliwości w szczycie przewozowym dodatkowymi kursami na trasie skróconej Skorosze – P+R Al. Krakowska.

linia ZG (Warszawa – Grodzisk Maz. – Warszawa) uruchamiana przez Koleje Mazowieckie

- kursy w dni robocze co 15 minut, a w dni świąteczne – co 30 minut;
- przejazd w pobliżu przystanków kolejowych;
- 12-metrowe autobusy.

linia ZM (Milanówek – Grodzisk Maz. – Milanówek) uruchamiana przez Koleje Mazowieckie

- wahadłowe kursy w dni robocze w porach szczytu przewozowego co 15 minut;
- połączenie umożliwi przesiadkę z autobusu do pociągu w Grodzisku Mazowieckim;
- 12-metrowe autobusy;
- kursy realizowane z Grodziska Mazowieckiego do Milanówka po północnej stronie linii kolejowej, z Milanówka do Grodziska Mazowieckiego po południowej stronie linii kolejowej.

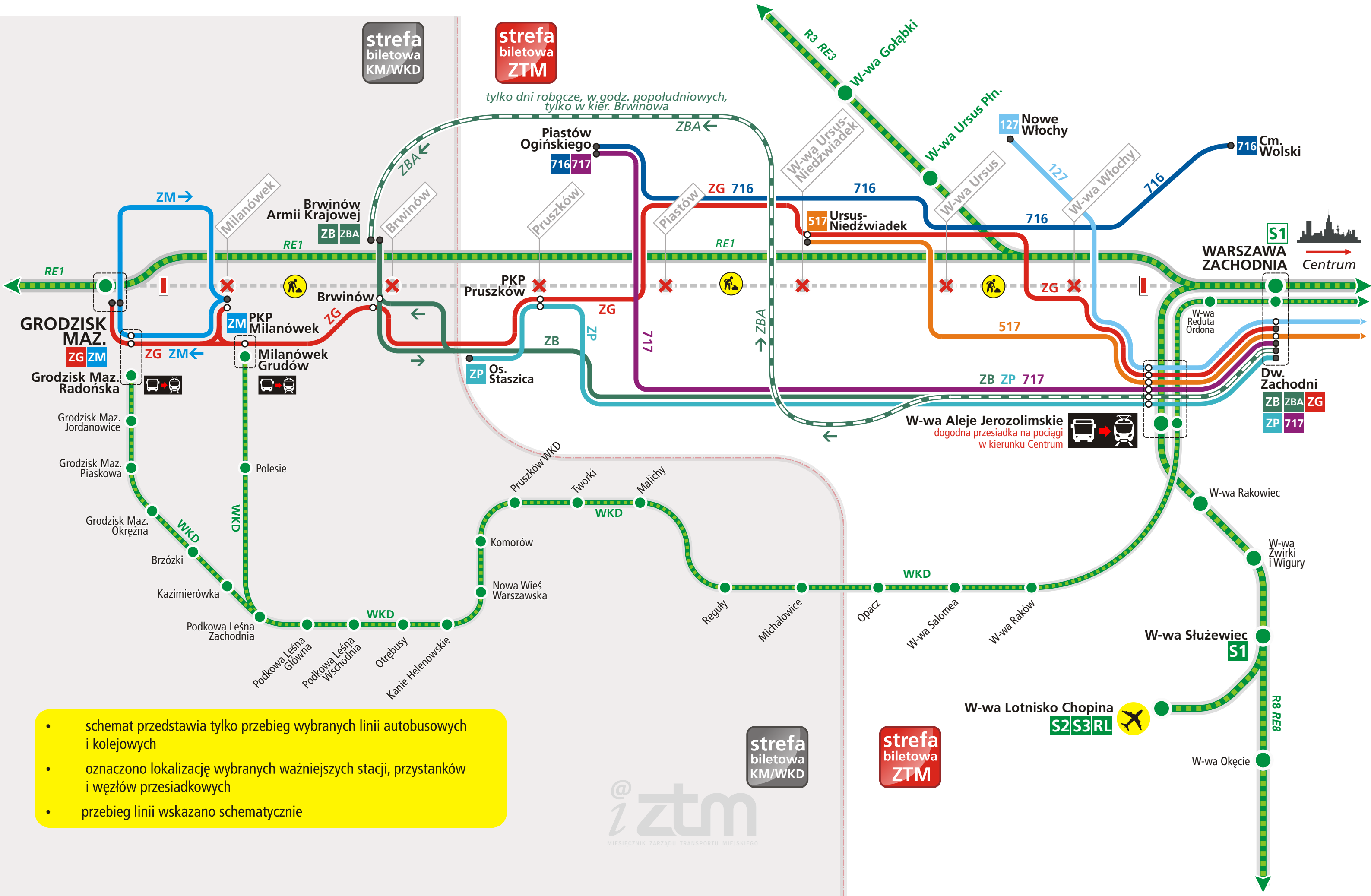
linia ZB (Brwinów – Warszawa – Brwinów) uruchamiana przez Koleje Mazowieckie

- linia przyspieszona;
- kursy w dni robocze co 10 minut w szczycie przewozowym, w godzinach pozaszczytowych w dni robocze – co 15 minut, a w dni wolne od pracy – co 30 minut;
- w godzinach popołudniowych w dni robocze co drugi kurs w kierunku Brwinowa będzie kierowany na drogę ekspresową S2 i autostradę A2;
- 12-metrowe autobusy.

Rozkłady jazdy wszystkich autobusów są dostępne w tym miejscu.

W celu poprawy warunków podróżowania zostały wprowadzone w specjalne zasady honorowania biletów pomiędzy ZTM a Kolejami Mazowieckimi, obejmujące połączenia KM, SKM oraz linie autobusowe uruchamiane przez obu przewoźników.

ZTM i Koleje Mazowieckie będą prowadzić szczególny nadzór nad funkcjonowaniem komunikacji zastępczej, w celu wdrożenia ewentualnych korekt w układzie tras, przystanków oraz rozkładów jazdy.



Nowy buspas w Alejach Jerozolimskich

Od soboty, 26 sierpnia w Alejach Jerozolimskich funkcjonuje nowy buspas. Został wytyczony po to, żeby usprawnić przejazd autobusów podczas całkowitego wstrzymania ruchu pociągów podmiejskich na odcinku Warszawa Włochy – Grodzisk Maz.



W trakcie modernizacji linii grodziskiej kluczowe znaczenie ma uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej, z której każdego dnia korzystają tysiące pasażerów. Dzięki zastosowaniu tego rozwiązania, wszyscy zmierzający codziennie autobusami regularnych linii i zastępczej komunikacji w kierunku centrum Warszawy, mogą szybciej dotrzeć do celu.

Buspas został wytyczony w kierunku centrum, na odcinku od granicy miasta, między ulicą Bodycha i węzłem Salomea oraz od skrzyżowania ulic Łopuszańskiej i Kleszczowej do Ronda Zesłańców Syberyjskich.

Obowiązuje przez cały tydzień w godzinach porannego i popołudniowego szczytu (6.00 – 10.00 oraz 14.00 – 19.00). Na buspas mogą wjeżdżać także taksówki oraz pojazdy Miejskiego Transportu Osób Niepełnosprawnych. ■

Zmiany w komunikacji po wakacjach

Skończyły się wakacje, skończyły się urlopy i komunikacja miejska dostosowała się do większych potrzeb przewozowych. Od poniedziałku, 4 września, przywrócone zostały podstawowe rozkłady jazdy linii tramwajowych i metra oraz, z niewielkimi zmianami, linii autobusowych.

Od 4 września przywrócone zostały podstawowe, przedwakacyjne rozkłady jazdy dla następujących linii: **102**, **104**, **105**, **108**, **109**, **110**, **112**, **119**, **120**, **121**, **124**, **128**, **131**, **139**, **140**, **141**, **162**, **166**, **170**, **172**, **173**, **176**, **178**, **179**, **181**, **182**, **183**, **185**, **186**, **188**, **190**, **191**, **194**, **196**, **202**, **211**, **262**, **338**, **340**, **401**, **411**, **502**, **503**, **504**, **507**, **509**, **511**, **512**, **516**, **519**, **521**, **522**, **523**, **527**, **E-1**, **E-7**, **E-9**, **700**, **701**, **702**, **704**, **708**, **709**, **710**, **712**, **713**, **714**, **715**, **719**, **723**, **724**, **727**, **729**, **731**, **738**, **739** i **742**.

Wznowione zostało także kursowanie linii autobusowych: **201**, **205**, **256**, **304**, **314**, **320**, **323**, **332**, **334**, **379** i **412**. Natomiast na swoje podstawowe trasy wróciły linie autobusowe: **154**, **156** i **157**. Przywrócone zostały kursy szkolne na liniach: **115**, **153**, **163**, **164** i **326**, z których korzysta wielu uczniów.

Realizując postulat mieszkańców dzielnicy Bemowo, dotyczący zapewnienia bezpośredniego dojazdu dla uczniów z osiedli w rejonie ul. Osmańczyka i ul. Księcia Bolesława do Szkoły Podstawowej nr 357, autobusy linii **201** w dni powszednie kursują zmienioną trasą: **NOWE BEMOWO – Powstańców Śląskich – Żołnierzy Wyklętych – Piastów Śląskich – Osmańczyka – Księcia Bolesława – Księcia Janusza – KOŁO**.

W odpowiedzi na informacje zgłaszane przez mieszkańców dzielnicy Bielany, została zwiększona częstotliwość kursowania autobusów linii **203** w godzinach szczytu porannego, z 15 do 10 min.

Z powodu prac remontowych przy rondzie S. Starzyńskiego została zwiększona częstotliwość kursowania autobusów linii 500. W dni powszednie autobusy pojadą co 5 min. w godzinach szczytu i co 7,5 min. poza szczytem i w dni wolne od pracy.

Zmiany po wakacjach dotyczą również komunikacji tramwajowej. Tramwaje linii: **1**, **3**, **4**, **7**, **9**, **10**, **13**, **14**, **15**, **17**, **18**, **20**, **22**, **23**, **24**, **25**, **26**, **27**, **31**, **33** i **35**, ponownie kursują z przedwakacyjną częstotliwością, z uwzględnieniem prac prowadzonych na rondzie S. Starzyńskiego.

Ulicą Obozową od 4 września jeżdżą tramwaje i na swoje stałe trasy w zachodniej części miasta wróciły linie: **20**, **23** i **24**. Powróciła także linia **11**, która kursuje na zmienionej trasie: **Metro Młociny – Powstańców Śląskich – Wolska – Towarowa – Grójecka – pl. G. Narutowicza**. Zlikwidowana została linia **44**.

Od 4 września mieszkańcy Białołęki mogą korzystać z nowych przystanków tramwajowych ŚRENIAWITÓW 01 i 02, na ul. Trakt Nadwiślański przy skrzyżowaniu z ul. Śreniawitów i wejściu do nowo wybudowanej Galerii Północnej. Na przystankach zatrzymują się tramwaje linii 2 i 17.

Metro także kursuje z przedwakacyjną częstotliwością. Pociągi linii **M1** przyjeżdżają na stacje co 2:20 min. w szczycie, natomiast linii **M2** co 2:50 min. ■



Od 1 września podróż za jeden uśmiech

Od piątku, 1 września br. uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów podróżują komunikacją miejską bezpłatnie, na podstawie kart ucznia.

- Nasi uczniowie już nie muszą kupować i kasować biletów, mogą korzystać z komunikacji bezpłatnie. Zyskają na tym domowe budżety, skorzystają też inni użytkownicy dróg. Przed wprowadzeniem tego rozwiązania z komunikacji korzystało ponad 45 tys. spośród 151 tys. uczniów szkół podstawowych i gimnazjów. Tymczasem do końca sierpnia wydaliśmy już ponad 120 tys. kart ucznia - mówi Rena-ta Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy.

Bezpłatne przejazdy – od 1 września 2017 r. – przysługują uczniom warszawskich szkół podstawowych i gimnazjów, publicznych i niepublicznych oraz uczniom mieszkającym w Warszawie i uczącym się w innych placówkach oświatowych, zlokalizowanych poza granicami Stolicy. Uprawnienie jest wgrywane na cały okres pobytu dziecka w szkole (nie dłuższy niż 4 lata) i obowiązuje na obszarze 1. i 2. strefy.

- Karty ucznia już od najmłodszych lat będą kreowały pozytywne zachowania komunikacyjne i przyzwyczajają najmłodszych do korzystania z publicznych środków transportu. Chcemy, żeby w przyszłości pasażerowie, którzy dziś są dziećmi, również stawiali na ekologiczną komunikację miejską – mówi Wiesław Witek, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.

Uchwała o zmianie systemu ulg i przyznaniu prawa do bezpłatnych przejazdów uczniom szkół podstawowych i gimnazjów została podjęta przez Radę m.st. Warszawy 6 kwietnia br.

Komunikacja miejska pełni kluczową rolę w systemie transportowym i jest najchętniej wybieranym przez warszawiaków środkiem transportu. Autobusy, tramwaje, metro i pociągi SKM przewożą rocznie ponad miliard pasażerów. Wiodąca rola transportu zbiorowego w obsłudze codziennych podróży wymaga zapewnienia wysokiej konkurencyjności w stosunku do samochodów. Miasto dąży do tego by udział komunikacji miejskiej w obsłudze wszystkich podróży wykonywanych w Warszawie wzrósł do 65 proc., chce zmniejszyć liczbę prywatnych aut wyjeżdżających codziennie na ulice oraz ograniczyć emisje zanieczyszczeń.



Nowy POP czeka na pasażerów

Punkt Obsługi Pasażerów na stacji metra Centrum już po remoncie. Sala jest większa, są urządzenia ułatwiające obsługę osób z niepełnosprawnościami i kącik dla najmłodszych. Pasażerowie mogą korzystać z odnowionego POP-u od poniedziałku, 28 sierpnia.

W czasie remontu sala obsługi została powiększona do około 60 m. kw. Pasażerowie i pracownicy zwracali uwagę na hałas, który utrudniał komunikację przy okienku, dlatego nowa witryna została wygłuszona i w pomieszczeniu jest teraz dużo ciszej. Zainstalowano również interkomy, przez które można się komunikować z pracownikami ZTM.

Pasażerowie zwracali również uwagę na nieefektywną wentylację, dlatego w punkcie zamontowano dwa dodatkowe klimatyzatory. Teraz nawet podczas największych upałów, wewnątrz będzie panowała odpowiednia temperatura. Nie zapomniano również o najmłodszych. Rodzice znajdą tam kącik dla dzieci, gdzie będą mogli zająć swoje pociechy zabawą i rysowaniem kredą, po ścianie pomalowanej specjalną farbą.

W punkcie zainstalowano pętlę induktofoniczną, która ułatwi komunikację z osobami posiadającymi aparaty słuchowe. Dostępna jest również usługa „Tok tu Tok". Dzięki niej pasażer może połączyć się z tłumaczem języka migowego i załatwić swoje sprawy z pracownikiem ZTM.

Punkt Obsługi Pasażerów na stacji metra Centrum to drugi co do wielkości punkt w Warszawie. Można tu kupić bilety komunikacji miejskiej, złożyć wniosek o personalizację Warszawskiej Karty Miejskiej, wgrać e-hologram, zwrócić bilet krótko- i długookresowy, odwołać się od wystawionego wezwania za jazdę bez ważnego biletu, złożyć skargę lub wniosek i otrzymać abonamenty strefy płatnego parkowania niestrzeżonego.

Punkt jest czynny od poniedziałku do soboty w godzinach 7.00-20.00.

Pasażerowie stołecznej komunikacji miejskiej mają do dyspozycji 21 Punktów Obsługi Pasażerów. Pełną ich listę z godzinami otwarcia można znaleźć na stronie internetowej ZTM.





Charakterystyka linii „grodziskiej”

Linia nr 447 to doskonale znany wszystkim z codziennych podróży do domu, pracy czy szkoły, fragment sieci kolejowej łączący Warszawę z Grodziskiem Mazowieckim. Ten blisko 30 kilometrowy odcinek ma kolosalne znaczenie w wymiarze lokalnym, regionalnym i ogólnopolskim.

Przede wszystkim stanowi on kręgosłup komunikacyjny dla miejscowości i gmin, a także stołecznych przedmieść, położonych na trasie jego przebiegu. Dzięki temu, że ruch aglomeracyjny i prawie cały regionalny jest prowadzony właśnie tą linią, odciąża również linię kolejową nr 1, czyli położone równolegle tory, po których jeżdżą pociągi dalekobieżne w wielu kierunkach.

Kursują po niej pociągi Kolei Mazowieckich do Grodziska Mazowieckiego, Żyrardowa i Skierniewic oraz Szybkiej Kolei Miejskiej do Pruszkowa. Historycznie, tory podmiejskiej linii znajdują się w miejscu oryginalnego przebiegu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, czyli pierwszej linii kolejowej na ziemiach ówczesnego Królestwa Polskiego.

Trzeba również mieć świadomość, jak bardzo popularnym i obleganym środkiem transportu są pociągi kursujące po linii nr 447, które stanowią alternatywę dla samochodów. Jak informowały Koleje Mazowieckie, na odcinku Warszawa – Grodzisk Mazowiecki w 2015 roku z usług tego przewoźnika skorzystało ponad 12 mln pasażerów. Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S1, która kursuje pomiędzy Pruszkowem i Otwockiem, przewiozły w 2016 roku także ponad 12 mln pasażerów. Każdego dnia kilkadziesiąt tysięcy podróżnych korzysta z usług kolei w drodze do pracy lub szkoły.

Te liczby pokazują, że określenie linii „grodziskiej” mianem jednej z najbardziej obciążonych ruchem pasażerskim tras kolejowych w Polsce, ma swoje solidne uzasadnienie. Dobitnie pokazuje to również, jak bardzo jest potrzebna dla mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż jej przebiegu. Każdy, kto choć raz jechał tędy w godzinach szczytu, doskonale wie, jak ciężko jest wsiąść do pociągu i to pomimo tego, że kursują one wtedy w kilkuminutowych odstępach.

Linia „grodziska” jest zelektryfikowana, dwutorowa, o ruchu głównie pasażerskim. Swój początek ma na stacji Warszawa Zachodnia, gdzie łączy się bezpośrednio lub pośrednio z innymi liniami. Stamtąd prowadzi na południowy zachód, przebiegając przez Piastów, Pruszków, Parzniew, Brwinów i Milanówek, aż do Grodziska Mazowieckiego. Tam, w rejonie stacji przechodzi płynnie w linię nr 1 dalej w kierunku Żyrardowa i Skierniewic.

Długość całej trasy wynosi niecałe 30 km. Dotychczas, z uwagi na postępującą degradację torowiska i stan szyn, pociągi

mogły na niej rozwijać maksymalną prędkość 80 km/h, z wyjątkiem wyjazdu ze stacji Warszawa Zachodnia (60 km/h) i zmodernizowanego wcześniej podczas prac na linii nr 1 wjazdu do Grodziska Maz. (120 km/h). Jeśli weźmiemy pod uwagę, że w jednym tylko kierunku przejeżdża tędy średnio około 100 pociągów podmiejskich w ciągu doby, oznacza to konieczność ograniczenia ich liczby oraz powoduje wydłużenie czasu przejazdu całego odcinka.

Dlatego właśnie zarządca infrastruktury, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, podjął decyzję o przebudowie linii nr 447 na najbardziej zdegradowanym odcinku pomiędzy stacjami Warszawa Włochy i Grodzisk Maz. Przyczyni się to do poprawy komunikacji kolejowej w aglomeracji warszawskiej i umożliwi przejazd większej liczby pociągów.

Na początku kwietnia 2017 roku została podpisana umowa na realizację prac o wartości 285 mln zł netto, z konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Usług Technologicznych Intercor Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty Łódź" S.A. Miesiąc później, w maju, rozpoczęły się prace nie wymagające jeszcze zamknięcia linii i obejmujące przebudowę przejść podziemnych na stacjach i przystankach: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Piastów, Parzniew, Milanówek i Brwinów. Dzięki zastosowaniu specjalnych konstrukcji, etapowo wyłączany był tylko jeden z dwóch torów dalekobieżnych, co umożliwiało przejazd pociągów.

Od września 2017 roku wykonawca przystąpił do gruntownej przebudowy torów, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i infrastruktury pasażerskiej. Decyzja o całkowitym wstrzymaniu ruchu przez 12 miesięcy na linii nr 447, podjęta w uzgodnieniu z samorządami lokalnymi, umożliwi skrócenie czasu całej modernizacji z 31 do 22 miesięcy. Również dzięki temu najważniejsze prace zostaną wykonane prawie o 1,5 roku szybciej niż planowano.

Realizacja inwestycji oznacza m.in. wymianę 15 rozjazdów, podniesienie maksymalnej prędkości do 120 km/h i poprawę niezawodności przejazdu, a w efekcie możliwość zwiększenia liczby pociągów, które tamtędy kursują.

Wszystkie perony zostaną zmodernizowane i dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, będą także wyposażone w informację głosową i wizualną oraz czytelniejsze oznakowane, dzięki czemu pasażerowie zyskają większy komfort obsługi na stacjach i przystankach. Powstaną trzy nowe tunele, jeden drogowy w Pruszkowie i dwa dla pieszych – w Parzniewie i Brwinowie, ułatwiające przemieszczanie się i jednocześnie zwiększające poziom bezpieczeństwa. Natomiast budowa nowego przystanku w Parzniewie, pomiędzy Pruszkowem i Brwinowem, przyczyni się do poprawy dostępności kolei na tym obszarze.

tekst: Kamil Migała





Aglomeracja jest ważna, ale z Tłuszcza pociąg też musi dojechać

Kiedyś kolej i transport publiczny w Warszawie były zupełnie odrębnymi światami. Teraz współpracują i uzupełniają swoją ofertę. Szybka Kolej Miejska i Koleje Mazowieckie są także częścią ogólnopolskiego systemu – o wzajemnych zależnościach opowiada Marek Chmurski, Kierownik Działu Transportu Aglomeracyjnego w ZTM.

Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej czy Kolei Mazowieckich codziennie dowożą do stolicy tysiące ludzi, którzy potem przesiadają się do innych pojazdów transportu publicznego. Jak, mówiąc kolokwialnie, pociągi zostały wpięte w system komunikacyjny Warszawy?

Kolej w systemie transportowym Warszawy była obecna już w XIX wieku, równolegle z komunikacją tramwajową. Po II wojnie światowej miała bardzo duże znaczenie w obsłudze aglomeracji, zwłaszcza takich dzielnic jak Ursus, Wola, Żerań czy Śródmieście, czyli tam, gdzie wiele osób dojeżdżało do pracy w zakładach przemysłowych bądź do szkół. Trzeba jednak pamiętać, że funkcjonowała w zupełnym oderwaniu od systemu komunikacyjnego Warszawy: w innym modelu organizacyjnym, taryfowym. Te dwa światy się zupełnie nie widziały. Najlepszym przykładem były linie pospieszne, czyli dzisiejsze „500", które często dublowały trasy pociągów.

Z czego to mogło wynikać?

Komunikacja miejska zawsze była organizowana na szczeblu lokalnym, a komunikacja kolejowa była zarządzana na szczeblu centralnym, miała nawet swoje ministerstwo oraz potężną firmę czyli Polskie Koleje Państwowe. Po roku 2001 pojawiły się możliwości, żeby włączyć pociągi w system komunikacyjny Warszawy, chociaż trzeba też pamiętać, że od lat 90. koleje były mocno niedoinwestowane. Wiele osób z pewnością pamięta zapuszczone dworce, brudne, zniszczone pociągi, pomazane w dodatku kolorowym sprayem. Jeśli ktoś tego nie widział, niech zerknie chociażby na film Jacka Bromskiego „To ja, złodziej", gdzie pełno jest takich obrazów.

Infrastruktura była zaniedbana, ale najpierw musiały się dokonać zmiany prawne?

Po 2001 roku weszła w życie ustawa, która przekazała odpowiedzialność za organizację przewozów na terenie województwa samorządom szczebla regionalnego. W tym samym czasie Warszawa zaczęła również tworzyć własnego przewoźnika, czyli Szybką Kolej Miejską – powodem były problemy z wprowadzeniem honorowania biletów miejskich w pociągach spółki PKP Przewozy Regionalne. Równocześnie powstawały Koleje Mazowieckie, które wydzielono z przedsiębiorstwa PKP Przewozy Regionalne. Wiadomo było, że

dominującym podmiotem, choćby ze względu na skalę działalności będą Koleje Mazowieckie, a SKM będzie uzupełniać ich ofertę. To ma przełożenie na konkretne rozwiązania. Jeśli ktoś, dzisiaj pyta, czemu w składach SKM nie ma toalet, to odpowiedź jest prosta: te pociągi z założenia nie miały jeździć daleko, miały zapewniać komunikację w obrębie miasta i najbliższego otoczenia Warszawy. Dzięki współpracy ZTM oraz obu przewoźników udało się wreszcie wprowadzić ofertę Wspólnego Biletu, obie firmy współpracują także za pośrednictwem ZTM w sytuacjach kryzysowych, np. awarii pociągu u jednego z przewoźników.

Osoby mieszkające blisko Warszawy często korzystają z usług tych przewoźników zamiennie. Jak wygląda ramowy podział zadań między nimi?

Prawo musiało dogonić w tej sytuacji życie. Koleje Mazowieckie powstały jako część przedsiębiorstwa, zajmującego się przewozem na szczeblu regionalnym. Te pociągi potocznie nazywano podmiejskimi, bez różnicy czy kursowały do Otwocka czy Dęblina, a plan transportowy rozdziela zadania bardzo jasno: główny ciężar odpowiedzialności za transport regionalny ponoszą samorządy wojewódzkie. Na Mazowszu sytuacja jest szczególna w skali Polski dzięki temu, że istnieje SKM czyli system kolejowy szczebla lokalnego. Funkcjonalnie bardzo ciężko to wyróżnić, bo czasami Koleje Mazowieckie uruchamiają tzw. dogęszczające połączenia, np. do Rembertowa. Czemu tak się dzieje? Jeżeli istnieje potrzeba uruchomienia połączenia, to optymalnym rozwiązaniem jest, że pociąg jadący z Łowicza czy Skierniewic ma wydłużaną trasę. Jeśli nie da się tak zrobić, a trzeba wysłać pociąg na tory, to kursowanie może się odbywać między Warszawą Zachodnią a Rembertowem. Granice, jeśli chodzi o zasięg obsługi w ten sposób się zacierają, ale generalna zasada jest taka: KM obsługują region w całości, w tym aglomerację, a SKM obsługuje potrzeby jedynie aglomeracji. Dla pasażerów to czasami niezauważalne, bo jeśli pociąg jadący z Tłuszcza zatrzymuje się na każdej stacji po drodze, to pełni taką samą funkcję jak SKM.



Pociągi obu przewoźników jeżdżą często po tych samych torach. Jak w tym przypadku godzone są rozbieżne interesy?

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wprowadziła hierarchię planów transportowych. Potrzeby szczebla regionalnego są nadrzędne nad miejskimi. Z tego powodu ZTM nie może na danej linii zamówić obsługi pociągiem SKM co 10 minut, jeżeli możliwości techniczne infrastruktury na to nie pozwalają i spowodowałoby to „wypchnięcie" pociągów Kolei Mazowieckich. Warszawa musi uzupełnić ofertę transportową KM, a nie ją „eliminować". Podam konkretny przykład: nie możemy wprowadzić kolejnego pociągu z Wołomina, jeżeli spowoduje to zatrzymanie pociągu z Tłuszcza. Potrzeby aglomeracji są ważne, ale nie mogą uniemożliwiać dojechania do celu innym pasażerom, z dalej położonych miejscowości.

Jak często zmienia się plan transportowy?

Zmiany są wprowadzane w zależności od potrzeb. Plan dla Warszawy został uchwalony w 2015 roku i jeszcze nie był aktualizowany. Obecnie mamy dwa podmioty, które wchodzą w kolejowy krajobraz transportu warszawskiego: regionalne KM oraz lokalny SKM. Oferta Wspólnego Biletu „wymusza" to, że rozkłady jazdy obu przewoźników są tworzone w sposób skoordynowany, bo oba organizmy są ściśle powiązane. Jeśli zabraknie jakiegoś pociągu KM, to jadący za chwilę pociąg SKM będzie przeładowany, a nie da się na zawołanie wprowadzić kolejnego składu, który rozładuje tłok. Rola ZTM polega na pilnowaniu równowagi – o ile w danych warunkach jest to możliwe do osiągnięcia z naszego poziomu kompetencyjnego. Pamiętajmy, że my nie możemy Kolejom Mazowieckimi nic narzucić, bo właściwym organizatorem dla tego przewoźnika jest Mazowsze.



Hierarchizacja występuje na poziomie tworzenia planów transportowych, natomiast przy układaniu rozkładów jazdy wygląda to nieco inaczej. Największym problemem jest przepustowość tras i koordynacja połączeń między różnymi przewoźnikami. Nie da się ustalić tego raz na zawsze, bo rzeczywistość transportowa też się zmienia. Rozkład jazdy tworzy zarządca infrastruktury (PKP PLK), a my – uczestnicząc w tym procesie wspólnie z SKM – musimy uwzględnić synchronizację między PKP Intercity oraz KM. SKM jednak aktywnie uczestniczy w procesie konstrukcji rozkładu jazdy i wspólnie z nami stara się kształtować odpowiednie warunki dla swoich potrzeb. Każda strona tego procesu uważa, że jej potrzeby są najważniejsze – dlatego ważne jest, aby to równoważyć. Obecnie ciężar ten spoczywa na PKP PLK – przy udziale przewoźników – ale coraz wyraźniej widać, iż rośnie potrzeba powołania niezależnego w skali kraju koordynatora oferty przewozowej. Urząd Transportu Kolejowego nie ma takich kompetencji, a ministerstwo jako organizator przewozów szczebla międzywojewódzkiego i międzynarodowego, jest stroną wielu sporów.

Niestety na części linii postronny obserwator rozkładu jazdy SKM i KM może stwierdzić brak takiej koordynacji czasowej – mamy tego świadomość. Jest to niestety wynik ograniczonej przepustowości infrastruktury i konieczności wypracowania rozwiązań kompromisowych pomiędzy wszystkimi segmentami przewozów. Jednym słowem – gdyby mogło być lepiej, to byłoby lepiej. Nie jest to zresztą tylko problem polski.

Na czym polega synchronizowanie rozkładów jazdy?

Staramy się, by rozkłady jazdy SKM i KM były ze sobą spójne, i logicznie połączone. Pilnujemy, by pociągi obu przewoźników nie „goniły się" po torach, a z drugiej strony, by nie było zbyt dużych przerw między nimi. Jeśli luka będzie zbyt wielka, to pierwszy pociąg, który po niej nadjedzie, będzie tracił dużo czasu podczas wsiadania i wysiadania pasażerów. Takie mankamenty trzeba wychwytywać i rozwiązywać problemy. Jeśli trzeba dogęścić pociągi, to zastanawiamy się czy powinien to być skład KM, czy też SKM. W pierwszej kolejności staramy się dokładać pociągi SKM, ale czasami łatwiej jest wydłużyć relację pociągu. Jeśli skład do Skierniewic, zamiast z Warszawy Wschodniej ruszy z Rembertowa, to nie zajmie dodatkowej trasy na linii średnicowej, a dodatkowy skład SKM już tak. To nie wszystko, bo w przypadku SKM, która jest małym przewoźnikiem, trzeba znaleźć tabor i trasę, a to nie jest łatwe. Jeśli potrzebujemy połączenia z Rembertowa do Pruszkowa i znajdziemy wolną trasę tylko do Warszawy Wschodniej, to nic nam to nie da.

Czyje potrzeby muszą być w pierwszej kolejności zaspokojone przy tworzeniu rozkładów jazdy?

Przydałoby się więcej torów?

Ideałem jest model wypracowany w Szwajcarii, gdzie tworzy się najlepszą, możliwą ofertę, a potem do tego dostosowuje się infrastrukturę. Najważniejsze jest jednak, aby model całościowy rozkładu jazdy w przewozach pasażerskich był w miarę stabilny w dłuższym okresie. Dodatkowe tory w aglomeracji na pewno poprawiłyby sytuację i o to zabiegamy. Z drugiej jednak strony – na co zwracamy uwagę PKP PLK – możemy budować bardzo dużo torów, ale jeśli model rozkładu jazdy w skali wieloletniej nie będzie stabilny, to nic to nie da.

Brakuje rozwiązań systemowych?

Niestety obecne prawo nie chroni takiego podejścia – jest nakierowane na pobudzanie konkurencji na torach. Ale tory to nie droga. Jeśli zatem rozpocznie się kiedyś rywalizacja pomiędzy PKP IC, a przewoźnikami samorządowymi czy prywatnymi przewoźnikami np. na linii Warszawa - Gdańsk, to z jednej strony dla pasażerów ruchu dalekobieżnego może to oznaczać korzyść (niższe ceny biletów, większe przewozy), ale dla nas jest to sytuacja nie do przyjęcia, bo oznacza, iż

wzrośnie zapotrzebowanie na trasy dla ruchu dalekobieżnego kosztem naszej oferty – a przecież dodatkowej infrastruktury nikt tu nie zbuduje co przez najbliższe 10 lat. Problem ten dotyczy również pociągów regionalnych o charakterze przyspieszonym. Z jednej strony są bardzo potrzebne, z drugiej – jeśli nie ma wydzielonych torów tak jak na linii grodziskiej – pojawia się pewien konflikt pomiędzy potrzebami obsługi regionu i najbliższego otoczenia Warszawy. Na większości linii wprowadzających ruch do Warszawy w godzinach szczytu nie ma miejsca na jakiekolwiek dodatkowe połączenia. W naszym przypadku zasadniczym problemem jest to, że z roku na rok jesteśmy nieraz zaskakiwani nowymi pomysłami przewoźników obsługujących ruch dalekobieżny i przyspieszony, które ingerują w wypracowany szkielet rozkładu w aglomeracji.

Każdy przewoźnik stara się jak najlepiej ukształtować swoją ofertę, bez oglądania się na potrzeby aglomeracji warszawskiej?

Nie jesteśmy przeciwnikami konkurencji i nowych rozwiązań ofertowych, bo rzeczywistość transportowa musi się rozwijać, ale nie da się modelu konkurencji w przewozach drogowych przełożyć na kolej. Tu reguły gry muszą być nieco inne – oparte na budowaniu odpowiedzialności za pasażera, którego mamy. Nasze dotychczasowe doświadczenie jest takie, że w pierwszej kolejności chcielibyśmy mieć zagwarantowane to, co już w ofercie jest i na tym budować kolejne elementy systemu, a nie martwić się, czy pociąg, który jeździ w danym roku, zmieści się w kolejnym rozkładzie jazdy, czy zostanie wyparty „goniącymi się” połączeniami dalekobieżnymi. A zarówno pociągi SKM jak i KM w szczycie przewozowym raczej puste nie jeżdżą...

Jedna zmiana pociąga za sobą kolejne.

Pamiętajmy, że w oparciu o system SKM i KM w ramach Wspólnego Biletu zbudowaliśmy i budujemy dalej kolejne elementy oferty, takie jak linie dowozowe – miejskie, podmiejskie, lokalne, synchronizację rozkładu jazdy, czy parkingi P+R. Zawirowania w ofercie kolejowej „demolują” większą całość, stąd z naszego punktu widzenia ochrona takich układów komunikacyjnych powinna być najważniejsza. Niestety, nie wszyscy to jeszcze rozumieją. Alternatywą jest oczywiście rozbudowa systemu metra czy tramwajów, które nie są podatne na ingerencję z zewnątrz, ale chcemy, aby z kolei dało się „wycisnąć” jak najwięcej w kontekście obsługi transportowej Warszawy i otoczenia. ■

rozmawiał: Łukasz Majchrzyk





Uważać na wszystko, dużo spać i umieć majsterkować

Wożą codziennie tysiące pasażerów, zaczynają pracę na długo przed tym, zanim zasiądą w kabinie pociągu. Najważniejsze jest dla nich bezpieczeństwo i punktualność. O pracy maszynistów opowiedział nam **Łukasz Zakrzewski**, pracujący od siedmiu lat w Szybkiej Kolei Miejskiej.

Nie jest łatwo trafić do tego zawodu, bo na początku trzeba przejść trwający kilkanaście miesięcy kurs, a potem jeszcze zdać egzaminy. Kilka lat temu było jeszcze trudniej, bo warunkiem wstępnym rozpoczęcia szkolenia było wykształcenie technika-mechanika lub technika-elektryka. Wykształcenie techniczne się jednak przydaje, bo gdy czasami zdarzy się awaria na trasie, to maszynista powinien umieć usunąć usterkę.

Dziś takich wymagań już nie ma i nawet absolwent ekonomii czy historii może spróbować zostać maszynistą, zwłaszcza jeśli wcześniej ten zawód wykonywali ojciec lub dziadek i kolej ma się w genach. Zdarzają się rodziny kolejarskie z bardzo bogatymi tradycjami.

- Należę do czwartego pokolenia, które pracuje na kolei, a trzeciego, które jeździ jako maszynista. Nasze tradycje sięgają jeszcze czasów przedwojennych - opowiada Łukasz Zakrzewski, starszy maszynista, który wozi Warszawiaków pociągami SKM.

Uprawnienia starszego maszynisty można dostać dopiero po pięciu latach służby. Wcześniej jeździ się w drużynie jako pomocnik. O awansie kolejarze mówią potocznie, że zaczynają jeździć w „prawym fotelu”, bo takie miejsce w kabinie zajmuje starszy maszynista.

Czy można powiedzieć, że służba maszynisty nigdy się kończy? Coś w tym jest, bo nawet kiedy odpoczywają, to muszą pamiętać, że to też część ich pracy. Przecież maszynista nie może przyjść do pracy niewyspany czy z bólem głowy, który uniemożliwiałby mu wykonywanie swoich obowiązków. Najmniejsza chwila zawahania, rozkojarzenia czy nieuwagi, może pociągnąć za sobą olbrzymie konsekwencje. Lepiej nie ryzykować.

- Maszynista musi mieć po skończonej służbie 12 godzin wypoczynku. Jeżeli pracuje dwie noce z rzędu, to nie ma możliwości, żeby pracował trzecią. Odpowiadamy za bezpieczeństwo pasażerów. Ile snu potrzebuje maszynista? Każdy ma własne potrzeby. Jeśli zaczynamy pracę wczesnym rankiem, to nie ma możliwości, żeby wieczorem poprzedniego dnia pójść z kolegami do baru na dłuższe rozmowy – opowiada Łukasz Zakrzewski.

Bezpieczeństwo jest najważniejsze, dlatego każdy maszynista, zanim wyruszy w podróż, dokonuje odbioru pociągu, sprawdza dokładnie książkę pokładową i jeśli zauważy usterkę, to natychmiast ją zgłasza. Najważniejsze są hamulce, dlatego koniecznie przed wyjechaniem w trasę i po wykonaniu każdego obrotu pociągu, trzeba wykonać ich test (na trasie linii S1 trzeba to zrobić po powrocie do Pruszkowa).

Nie tylko trasy się zmieniają, ale także typy pociągów, które trzeba obsługiwać. Maszynista nie może prowadzić pociągu, jeśli nie ma wydanej autoryzacji na dany model. Zajmuje się tym pracodawca, to on szkoli pracownika i odpowiada za jego umiejętności. Ważne jest także, by maszynista umiał dokonać podstawowych napraw, które mogą być konieczne na trasie.

Kandydaci na maszynistów uczą się tego na kursie. Kiedyś było z tym łatwiej, dzisiaj przy olbrzymiej ilości elektroniki, w które są wyposażone nowoczesne składy, usterka może się okazać zbyt skomplikowana. Na szczęście takie sytuacje zdarzają się naprawdę wyjątkowo, bo jeśli są jakieś wątpliwości co do stanu technicznego maszyny, to usterka jest usuwana zanim wyjedzie się w trasę.

Linia grodziska

To normalne, że maszyniści nie jeżdżą cały czas jedną i tą samą linią – byłoby to nawet niebezpieczne, powodowałoby znużenie i rutynę, a to jest zawsze niebezpieczne. Nie jest też jednak nigdy tak, że maszyniści są zaskakiwani i muszą się uczyć na bieżąco, w trakcie pierwszego kursu daną linią. Kiedy można wyruszyć na nową trasę? Zanim pojedzie nową trasą, musi mieć wykazać się tzw. znajomością szlaku. Co to oznacza? Nową trasą trzeba przejechać dwa razy w porze dziennej i po zmroku.

Jeśli maszynista w ciągu sześciu miesięcy nie przejedzie danej trasy przynajmniej rasy, to traci znajomość szlaku i całą procedurę trzeba powtarzać od nowa – opowiada Łukasz Zakrzewski.

Nasz rozmówca lubi zmieniać linie, po których jeździ, a jak na ich tle wygląda linia 447 (fragment dawnej Kolei Wiedeńskiej). Czy to linia, po której jeździ się łatwo? Czy maszyniści ją lubią? Okazuje się, że najwięcej trudności na tej trasie mogą sprawiać piesi, na których trzeba bardzo uważać.

Na tej trasie jest dużo tzw. dzikich przejść przez torowisko, które nie są w żaden sposób ochraniane. Ludzie z nich często korzystają i trzeba być naprawdę bardzo czujnym. Na szczęście wiemy, gdzie to się może zdarzać. Dla poprawy bezpieczeństwa, od niedawna są jeszcze ustawiane dodatkowo ostrzeżenia, znaki, tzw. czarne punkty, żeby ludzie zwracali baczniejszą uwagę na nadjeżdżające pociągi – mówi Łukasz Zakrzewski.

W takich sytuacjach najlepiej widać, jak bardzo skoncentrowani w każdej sekundzie swojej pracy muszą być maszyniści.



Kolejowa rewolucja zaczęła się w Warszawie

To było 327,6 km żelaznego szlaku, które na zawsze zmieniły polski krajobraz. Linia Warszawsko-Wiedeńska żyje do dzisiaj, chociaż nie ma już w Warszawie jej pięknego dworca, a na południe od rzeki Przemszy nie rozciąga się Cesarstwo Austro-Węgierskie.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3610-2

.Dawna nazwa wyszła z użycia, nie spotkamy na trasie dymiących parowozów, ale pasażerowie, którzy wyruszają w drogę choćby z Warszawy do Pruszkowa czy do Grodziska, jadą właśnie dawną trasą kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Warto pamiętać, że historia tej linii sięga 1845 roku, czyli czasów, kiedy Polski nie było na mapie, a co więcej, początki powstawania tej linii wcale nie wróżyły wielkiego sukcesu.

Kolej żelazna była wtedy bardzo świeżym wynalazkiem i dopiero walczyła o swoje miejsce w historii. Nie do końca było wiadomo czy te wielkie, dymiące pojazdy się przyjmą. Wszak ludzie przyzwyczajeni byli do podróżowania dyliżansami, a w roli szlaków towarowych znakomicie sprawdzały się rzeki.

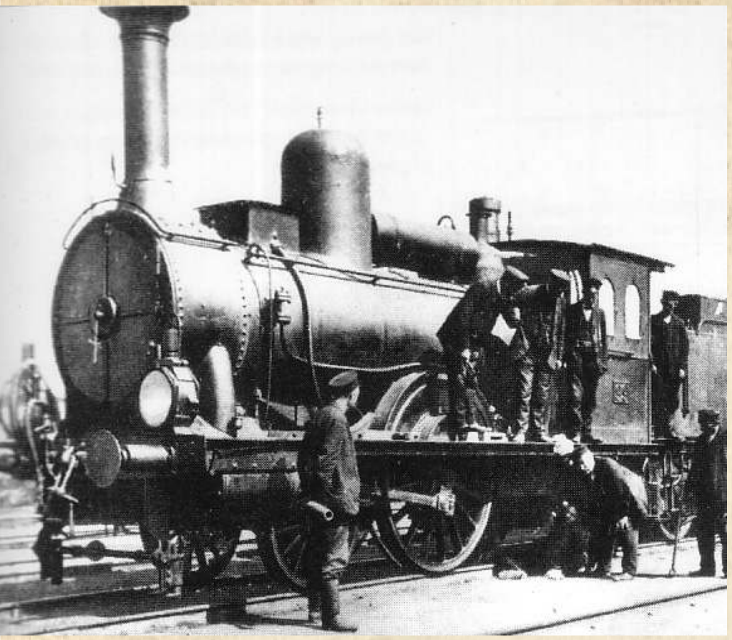
Dziś już wiemy, że prędzej czy później pociągi parowe musiały zacząć jeździć i na polskich ziemiach, ale w latach 30. XIX wieku nie było to jeszcze takie oczywiste. Ledwie kilka lat wcześniej George Stephenson uruchomił pierwszą linię kolei publicznej łączącą Stockton z Darlington. W 1830 roku na kontynencie europejskim (nie wliczając Wielkiej Brytanii) istniały ledwie 332 km linii kolejowych, z czego część jeszcze była w budowie.

O ludziach nikt nie myślał

Rozwój nowego środka transportu postępował szybko, ale tych kilka faktów daje wyobrażenie o skali przedsięwzięcia, jakie zakreślił Henryk hr. Łubieński, wiceprezes Banku Polskiego, w wewnętrznej notatce „Pierwszy ogólny projekt pobudowania drogi Żelaznej miedzy Warszawą a granicą południową Królestwa", sporządzonej na początku 1835 roku. Linia miała biec z Warszawy do Zagłębia Dąbrowskiego i liczyć sobie ponad 300 km długości. Zanim jednak po torach przejechał pierwszy pociąg, trzeba było pokonać po drodze liczne trudności. Nie obyło się też bez skandali.

Skąd wziął się pomysł poprowadzenia torów właśnie w tym kierunku? Jeśli są wątpliwości o co chodzi, to chodzi na pewno o pieniądze. Tak było i w przypadku początków kolei w Królestwie Kongresowym. Bank Polski był właścicielem lub zarządcą wielu zakładów przemysłowych, znajdujących się na terenie Zagłębia, m.in. Huty Bankowej, założonej w Dąbrowie Górniczej w 1834 roku. Towary z Zagłębia miały trafiać koleją na chłonny,

fot. L. Peczyński



warszawski rynek – początkowo, nikt nie myślał o przewożeniu tym sposobem pasażerów.

Zanim można było przystąpić do budowy linii kolejowej, trzeba było jeszcze rozstrzygnąć kilka ważnych problemów, przede wszystkim zapewnić finansowanie inwestycji oraz uzyskać zgodę cara Mikołaja I. Trzeba było również wykonać wiele prac przygotowawczych, a nade wszystko rozstrzygnąć czy kolej ma być budowana systemem amerykańskim (podkłady kładzione wzdłuż szyn), dogodnym dla wagonów ciągniętych przez konie, czy angielskim (podkłady w poprzek torów), co byłoby lepsze dla kolei parowej.

Wybór sposobu budowy wiązał się ściśle z kosztami i późniejszą eksploatacją. Według wstępnych szacunków do obsługi linii potrzeba byłoby 10 parowozów lub 420 koni, a budowa miała pochłonąć 20 mln złotych. Do wykorzystania koni w transporcie skłaniały się dwie osoby, które miały bardzo wiele do powiedzenia przy planowaniu inwestycji: sam hr. Łubieński oraz namiestnik carski w Królestwie Iwan Paskiewicz.

Budowę miała sfinansować emisja akcji, która nabywcom zapewniała odpowiednią stopę zwrotu, gwarantowaną przez Radę Administracyjną (ówczesny rząd Królestwa Polskiego). Akcje miał emitować podmiot prywatny, dlatego uroczyście powołano do życia Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Akcjonariuszom gwarantowano 4 proc. zysk aż do momentu wykupienia wszystkich akcji i przejścia własności linii kolejowej na rzecz państwa.

Jak Częstochowa wygrała swoją przyszłość

Inżynierowie zaproponowali trzy warianty przebiegu trasy, z których wybrano ten biegnący z Warszawy przez Skierniewice, Piotrków, Częstochowę i Ząbkowice do Maczek nad Przemszą. Co ciekawe, mieszkańcy Częstochowy są przekonani, że dynamiczny rozwój ich miasta był spowodowany poprowadzeniem właśnie tędy linii kolejowej, a początkowo nie było to takie oczywiste. Inne warianty przebiegu trasy zakładały odbicie w stronę Przyrowa, m.in. z powodu tego, że po drodze nie trzeba byłoby budować dwóch kosztownych mostów pod Radomskiem i pod Porajem.

Zapobiegliwi radni Częstochowy wzięli jednak sprawy w swoje ręce i za darmo oddali grunty pod tory oraz dworzec. Taka darowizna przeważyła, bo koszt budowy linii był ogromny, a sprzedaż akcji szła opornie. Rada Administracyjna musiała udzielić spółce pożyczki, dzięki której można było przyspieszyć wykup gruntów oraz wytyczanie trasy w terenie.

Budowa ruszyła na dobre w 1840 roku, a na jej czele stanął inżynier Stanisław Wysocki. Wtedy też powróciły dyskusje na temat tego, jaki wariant (parowy czy konny) wybrać. Główni animatorzy przedsięwzięcia (Łubieński, Wysocki i przemysłowiec Piotr Steinkeller) zapoznali się z funkcjonowaniem kolei parowych w Europie i zaczęli skłaniać się jednak ku tej opcji. Problemem mogły stać się koszty, które jak szacowano, mogły wzrosnąć nawet dwukrotnie. Co ciekawe, zanim zapadła ostateczna decyzja, już podpisano kontrakt na dostawę z Belgii pięciu parowozów.

W międzyczasie Towarzystwo wpadło w poważne kłopoty finansowe, spotęgowane jeszcze tym, że wiedeński dom bankowy, mający się zajmować dystrybucją akcji, ogłosił upadłość. Sprawa była tym bardziej skomplikowana, że w terenie udało się wykonać już znaczną część prac, więc w przypadku ogłoszenia bankructwa i zaprzestania budowy, wydane pieniądze poszłyby na marne.

Prezes trafia na Syberię

Koszty dokończenia tej inwestycji (w wariancie parowym) wziął na siebie rząd, a taki wariant poparł osobiście car Mikołaj I. Wreszcie można było przystąpić do budowy budynku dworca, który zaprojektował Henryk Marconi, czyli jeden z najbardziej znanych, polskich architektów pierwszej połowy XIX wieku (autor m.in. projektu kościoła św. Karola Boromeusza w Warszawie).

W międzyczasie aresztowany został główny propagator budowy „Wiedenki", czyli hr. Łubieński. Wiceprezes Banku Polskiego usłyszał zarzuty wykorzystywania majątku publicznego do prywatnych celów i został zesłany na Syberię, skąd powrócił do kraju dopiero w 1854 roku.

Te problemy nie zatrzymały na szczęście budowy, która od momentu przejęcia jej przez państwo, nabrała przyspieszenia. Od tego czasu następowały otwarcia kolejnych odcinków, aż wreszcie próbny pociąg z namiestnikiem Paskiewiczem i jego świtą ruszył do Pruszkowa 28 listopada 1844 roku. Oficjalne otwarcie tego odcinka nastąpiło 18 czerwca następnego roku. Było to wydarzenie niezwykle ważne, można powiedzieć przełomowe dla całego ówczesnego Królestwa Polskiego.

Mieszkańcy doskonale zdawali sobie z tego sprawę, w tonie euforycznym rozpisywała się prasa. Kolejno otwierano następne odcinki, a za każdym razem było to wielkie święto. Do Częstochowy pofatygował się osobiście książę Paskiewicz, którego witano w mieście chlebem i solą, a młode dziewczęta rzucały kwiaty tam, gdzie przechodził. Wieczorem, z okazji święta, odbył się pokaz sztucznych ogni.

Kolej Warszawsko-Wiedeńska od początku cieszyła się wielkim powodzeniem, już w 1845 roku przewiozła ponad 140 tys. pasażerów, a do tego trzeba jeszcze dodać przewozy towarowe, z myślą o których budowano tę linię. Do dyspozycji było osiem parowozów, 58 wagonów osobowych oraz 67 towarowych. Być może popularność kolei była częściowo spowodowana tym, że bilety miały być na każdą kieszeń. W pierwszej i drugiej klasie podróżowało się komfortowo, ale jeśli kogoś nie było stać na droższe bilety, mógł jechać klasą trzecią, albo nawet i czwartą – to miało odzwierciedlenie w budowie dworców, które były podzielone na cztery części, z osobnymi poczekalniami.

Dzisiaj klas w wagonach jest mniej, nie ma osobnych poczekalni, za to pociągów jest więcej. Ruszając w podróż z Warszawy na Śląsk przez Koluszki, Piotrków i Częstochowę, warto pamiętać, że „Wiedenka" stanowi jeden z kamieni milowych w dziejach polskich kolei. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
„Jak powstała wiedenka" (www.skm.warszawa.pl)



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO